

PIETRO GIRARDI

*(responsabile Studi Normativa Alitalia)*

## TRASPORTO MULTIMODALE NEL MERCATO DEL TRAFFICO AEREO USA-EUROPA

Ringrazio il professor Volli che presiede questa sessione. Ovviamente, ringrazio il professor Fanara, che mi ha dato un'ulteriore possibilità di fare questa chiacchierata con voi, e quindi l'amico Zunarelli, anche lui veterano di questi seminari di Pozzallo.

Il tema dell'Incontro non è semplice perché nella sua realtà il trasporto multimodale, come è stato definito e affrontato nelle sessioni precedenti, per motivi tecnici, nel settore aereo è un fenomeno limitato; si riscontra più spesso una serie di trasporti successivi, proprio per le caratteristiche del mezzo aereo, nel senso che - vigendo ancora la riserva di cabotaggio nella maggior parte degli Stati - in genere il trasporto a lungo e medio raggio viene effettuato da un unico vettore, mentre quello nazionale o domestico viene effettuato dal vettore di bandiera locale. Si ha, quindi, una serie di trasbordi anche perché il mezzo tecnico, per le caratteristiche volumetriche dei *containers*, risulta spesso incompatibile con il mezzo marittimo. Siamo di fronte,

quindi, ad una serie di trasporti successivi e non multimodali, poiché naturalmente da aereo ad aereo non si parla di multimodalità. E' questo il caso previsto dalla Convenzione di Varsavia per i trasporti successivi, in base alla quale il reclamante ha la possibilità di rivolgersi, a sua scelta, per il risarcimento o al primo vettore o all'ultimo che ha effettuato il trasporto: questo per comodità del danneggiato.

L'altro mezzo più compatibile e più frequentemente usato per il trasporto, dopo il primo trasporto aereo, in genere a lungo o a medio raggio, è quello su gomma. Difatti, gli operatori si rivolgono preferibilmente al mezzo aereo per trasportare le merci in presenza di urgenze particolari di mercato o per le caratteristiche della merce: per la sua deperibilità oppure per disporre della merce in un determinato momento su un certo mercato. Questo è un esempio, secondo la mia esperienza, molto frequente, per cui vi sono tante dispute, anche legali, legate all'esigenza di disporre di un certo prodotto per una certa fiera, in un certo luogo, magari in Australia, proveniente dal Giappone, o perché in quel momento, in quella settimana, un certo prodotto era molto richiesto e quindi aveva un valore di mercato molto alto. In questi casi ci si affida al mezzo aereo il quale, attraverso vettori successivi sempre aerei, e poi attraverso il trasporto su gomma, può soddisfare tale esigenza. In effetti, non potendo percorrere, almeno finora, le linee interne, il vettore internazionale, cioè il vettore aereo iniziale, prevede - sin dalla conclusione del contratto - dei trasporti successivi e si impegna, se del caso, a far proseguire la merce su gomma. In questo caso, tecnicamente deve sussistere una compatibilità nei tipi di *containers* utilizzati per il trasporto.

Ho raccolto alcuni dati<sup>(1)</sup> che riguardano il mercato globale del trasporto aereo. Vorrei inserirvi, con uno sforzo non troppo difficile di immaginazione, proiettato nel futuro, anche il trasporto multimodale che non può prescindere dal contesto globale del giuoco della domanda e dell'offerta di trasporto aereo, nel senso che costituisce anch'esso un segmento di "*revenu*", cioè di incasso, non indifferente. E' noto che il trasporto di passeggeri rappresenta la maggiore fonte di incassi, tuttavia, come già saprete, il trasporto delle merci via aerea è in fase di costante crescita, mentre per quello dei passeggeri abbiamo notato dopo la crisi del Golfo un calo fortissimo della domanda internazionale. Per le merci non si è verificato lo stesso fenomeno, anzi, date le necessità locali di trasferire rapidamente merci, anche di tipo particolare, possiamo dire che durante la crisi del Golfo tale tipo di trasporto è rimasto quasi stabile ed è oggi in ripresa, persino con un tasso di crescita superiore a quello del trasporto passeggeri.

Inquadrato in questa globalità, possiamo parlare del trasporto multimodale come un significativo segmento commerciale della domanda e dell'offerta globale del trasporto aereo. A questo punto, ci riagganciamo a quella rivoluzione copernicana costituita dalla liberalizzazione introdotta in Europa da recenti regolamenti del Consiglio C.E.E., che ha avuto luogo dal 1° gennaio di quest'anno. Ho avuto la ventura, specialmente con gli amici del C.U.S.T. di Messina, di seguire tale fenomeno passo dopo passo e ricordo, circa due anni fa, un mio intervento a Messina, dove descrivevamo la prima e la seconda fase della liberalizzazione del trasporto aereo in

---

<sup>(1)</sup> Vedasi scheda a pag. 189.

Europa facendo solo delle ipotesi su quella che sarebbe potuta essere la terza, poiché era ancora in fase di negoziazione in seno al Consiglio dei Ministri dei trasporti della C.E.E. Abbiamo avuto, poi, l'anno scorso qui a Pozzallo, l'occasione di avere "il bambino appena nato", cioè di conoscere il "pacchetto numero 3". Ricordo il professore Tullio che ne portò una copia fresca di stampa giunta da Bruxelles, e quindi potemmo commentarla.

L'anno scorso abbiamo avuto la possibilità di commentare le norme finali emanate nell'ambito della C.E.E. nel quadro della *deregulation* europea, preferibilmente definita liberalizzazione. Questa scheda riguarda, ripeto, il mercato globale del trasporto aereo, in cui anche il trasporto multimodale ha una sua rilevanza. Ho già detto quali sono le sue caratteristiche. In effetti, si tratta di trasporti aerei successivi o completati su gomma. Ma ciò non esclude che in futuro - poiché si tratta sempre di sacche economiche da sfruttare in momenti di recessione o stagnazione mondiale - gli operatori cerchino di sfruttare tutte le opportunità di incasso, fra cui anche quelle offerte dal trasporto multimodale. Forse il dottor Pesle, che ci ha intrattenuto sulle caratteristiche dei *containers*, potrà dire se vi sono già allo studio possibilità maggiori di interscambio, di trasbordo tra aereo e nave, che finora sono limitate. Comunque non escludo che in futuro si possa giungere ad un tipo di *container* che commercialmente sia valido anche per i trasbordi tra nave ed aereo. Il mezzo aereo, tuttavia, ha una sua caratteristica, per cui ancora non è comparabile con altri mezzi di trasporto, in termini di rapidità di trasferimento delle merci. In ogni caso il relativo traffico è molto intenso.

Vediamo adesso come - avendone visto il concepimento a Messina e avendo poi, a Pozzallo l'anno scorso, conosciuto la terza fase della liberalizzazione che dovrebbe andare avanti da sé fino al 1997 (quando è prevista, forse, una revisione di queste norme) - questi traffici aerei siano stati influenzati in Europa e ovviamente, trattandosi di trasporto aereo, il fenomeno non può essere confinabile, non dico ad una nazione, ma neppure ad un continente, poiché il quadro concorrenziale, il quadro della competitività fra gli operatori del trasporto aereo è sicuramente mondiale. Possiamo vedere dalla scheda<sup>(2)</sup>, tirando anche qualche conclusione sui vettori italiani, la posizione degli altri vettori europei, della C.E.E., cioè della maggioranza degli Stati europei, che si stanno preoccupando, a ragione, di una liberalizzazione che apra eccessivamente, scriteriatamente le porte a vettori dalla concorrenzialità molto elevata, sia per potenza di mezzi e quindi di flotta, sia in termini di costi operativi per quello che riguarda, ad esempio, il costo del personale o altre condizioni economiche o del mercato che consentono loro di espandersi di più rispetto ai vettori europei operanti in un mercato abbastanza stabile. Mi riferisco in particolare ai vettori statunitensi i quali già da tempo operano in Italia ed in Europa, e ai vettori asiatici che, a loro volta, per caratteristiche particolari del contesto economico in cui operano, hanno degli elementi di concorrenzialità di cui i vettori europei debbono seriamente preoccuparsi. Vedremo, poi, come la conclusione sarà simile a quella che individuavano il professor Volli ed il professor Camarda

---

<sup>(2)</sup> A pag. 189.

rispetto alla quantità e alla qualità dei porti italiani: cioè che solo aumentando l'efficienza e diminuendo i costi si può competere con i nordeuropei in termini di efficienza e di strutture, snellezza di procedure burocratiche e costi contenuti per poter sopravvivere in questo mercato. Allo stesso modo, nel mercato del traffico aereo, soltanto quelle compagnie aeree che sono in grado di mantenere costi operativi contenuti e tariffe correlate ai costi operativi, efficienza e soprattutto sicurezza, aggiungerei, che costituisce anch'essa un elemento di costo non indifferente, potranno confrontarsi su base mondiale non soltanto con le altre compagnie europee, ma altresì con quelle di tutto il mondo, dalle australiane alle asiatiche, a quelle statunitensi.

Per vedere come è stato influenzato il mercato del trasporto aereo, almeno in questa prima fase applicativa - anche in base alle domande che vorrete e potrete fare -, possiamo trarre delle prime conclusioni pure se siamo soltanto a otto mesi dall'entrata in vigore del pacchetto numero 3", ma vi posso assicurare che le dispute commerciali ed anche giuridiche nell'ambito degli organi della Comunità europea sono già iniziate come sono già iniziati degli studi particolari per verificare il grado di espansione o invasione, a seconda dei punti di vista, dei vettori extraeuropei sul mercato C.E.E. e le possibilità di sopravvivenza delle compagnie di bandiera europee. Ho già anticipato le mie idee al riguardo in un mio articolo, recentemente pubblicato dalla rivista dell'I.S.D.I.T., nel senso che, da qui a poco, di compagnie di bandiera non si potrà più parlare, poiché le compagnie aeree, attraverso quei meccanismi che abbiamo anche letto sui giornali di piccole o grandi concentrazioni e interscambio di quote

azionarie, potranno essere detenute nel loro capitale da soggetti di diversa nazionalità, in modo che il loro capitale potrà appartenere anche per l'intero a soggetti stranieri.

La rivoluzione portata dal pacchetto numero 3 in Europa ha interessato anche i vettori europei nella concorrenza tra di loro, soprattutto per quanto riguarda il cosiddetto "cabotaggio in prosecuzione", già attuato anche dall'Alitalia che opera dei collegamenti interni in Spagna e in Portogallo, in prosecuzione di voli originanti da Roma e da Milano. In Italia, fin dallo scorso febbraio, la compagnia *Luft-hansa* opera sulla tratta Napoli-Bari, in prosecuzione del volo originante da Francoforte ed ha richiesto altre tratte interne, quali la Francoforte-Genova-Napoli e la Amburgo-Napoli-Palermo. Qualche mese fa, quando sono stato ospite dell'Università di Cagliari, ricordo il grande interesse che aveva suscitato questa nuova possibilità di più compagnie aeree, anche straniere, operanti collegamenti con le isole italiane. Aggiungo che dal 1° aprile 1997 sarà estesa, senza nessuna limitazione, la possibilità per i vettori comunitari di esercitare il traffico domestico nell'ambito di altri paesi della C.E.E. Pertanto, in tutte le legislazioni che contengano una riserva di cabotaggio, come da noi nel codice della navigazione e come in Francia ed in altri Paesi, queste norme si dovranno considerare implicitamente o esplicitamente abrogate.

Queste condizioni di liberalizzazione hanno interessato anche i "megavettori" americani ed asiatici. Il loro progetto è molto semplice: prendere il passeggero negli Stati Uniti e portarlo alle destinazioni finali in Europa senza cederlo, nelle varie subtratte, ai vettori europei. Come realizzare ciò? Certo

con i grossi aerei non è operativamente economico fare brevi tratte; ma il progetto è molto semplice, data anche la grande disponibilità di macchine nella loro flotta; l'intento è quello di creare dei punti di smistamento in Europa, i cosiddetti *hubs*, cioè i punti di focalizzazione del traffico intercontinentale, per smistare il passeggero con aerei, sempre della stessa compagnia asiatica o statunitense, di minor capacità, basati su questi *hubs* e realizzare quel sistema di *hub & spoke*, cioè di mozzo e di raggi che si dipartono da questo centro in Europa per la continuazione del viaggio con aerei a minore capacità. In questo modo, i vettori europei potrebbero perdere completamente il traffico dagli Stati Uniti o asiatico.

L'anno scorso dissi che una certa statistica aveva rilevato che circa la metà dei passeggeri statunitensi - cioè quelli che più frequentemente usano il mezzo aereo - che giungono in Europa per la prima volta, si fermano a Londra e poi ritornano negli Stati Uniti. L'altra metà si diparte da Londra, nella quale la grande maggioranza dei passeggeri statunitensi fa il primo scalo, volando con compagnie europee. Se si realizzasse un sistema di *hub & spoke* da parte, ad esempio, dell'*American Airlines* o della *United Airlines*, che già operano in Europa, o della *TWA*, che si sta lentamente riprendendo dal fallimento, o anche della *Pan American* che si sta riaffacciando sul mercato, per non parlare della *Delta Airlines*, che ho visto pure all'aeroporto di Palermo qualche tempo fa e che si sta rapidamente espandendo, le compagnie europee perderebbero una grossa parte del traffico di passeggeri e di merci.

Inoltre, nulla vieta di costituire una compagnia che trasporti solo merci, e gli americani ne hanno già esperienza. Ne hanno già avute due di



compagnie internazionali *all cargo*, cioè che trasportano solo merci con i *wide-bodies*, tutti attrezzati solo per le merci. Parlo, ad esempio, della *Flying Tigers*, che per anni ha quasi monopolizzato il trasporto merci da/per gli U.S.A. La capacità, la flessibilità e dobbiamo dire anche l'economicità di gestione di queste compagnie statunitensi ci deve dare un certo motivo di preoccupazione, ma anche uno stimolo a contrattaccare in termini di tariffe competitive e di efficienza pure nel trasporto di merci.

Ho ricavato i dati contenuti nella scheda<sup>(3)</sup> da un interessantissimo articolo del "*Wall Street Journal Europe*" che, a sua volta, si è basato su una ricerca effettuata da una delle più note Università americane. Ho voluto citare la fonte non solo per doverosità, ma anche per sottolineare che questi sono dati che ci provengono dai "nemici" e che, quindi, sono più che attendibili e basati su un programma preciso di espansione e di sviluppo dei vettori non comunitari sul mercato comunitario.

Uno dei primi dati che possiamo leggere riguarda gli accordi bilaterali stipulati dagli Stati Uniti per lo scambio dei traffici aerei internazionali. Essi sono ancora basati sul sistema stabilito dalla Convenzione di Chicago nel 1944, cioè su accordi bilaterali di un certo tipo, dove era programmata e prestabilita quasi tutta la parte commerciale di questi scambi: erano stabiliti quali e quanti dovevano essere i vettori designati, il sistema di approvazione o di fissazione delle tariffe, il sistema di tassazione dei proventi, gli aeroporti da collegare. Quindi i due governi interessati, U.S.A. e la controparte, definiva-

---

<sup>(3)</sup> A pag. 189.

no in anticipo tutta una serie di regole per i loro vettori: come dovevano operare e in quale ambito economico.

Ebbene, tutto ciò è stato cambiato recentemente. Difatti, il Dipartimento di Stato degli U.S.A. ha già da tempo annunciato che in occasione dei prossimi rinnovi di questi patti bilaterali, a seconda delle scadenze, in genere decennali, non intende più regolamentare pattiziamente con i governi interessati la parte economico-commerciale degli scambi dei diritti di traffico aereo. Praticamente, quello che era un accordo costituito in genere da circa venti articoli, non di più, potrebbe ridursi ad una sola pagina in cui si dice: "il governo degli Stati Uniti ed il governo del Paese X (quale che sia) si concedono reciprocamente lo scambio dei diritti di traffico aereo", punto e basta. Viene, quindi, lasciato agli operatori, alle compagnie aeree, stabilire quanti vettori, dove andare, con quanta capacità e con quali tariffe. Tutto ciò in base alla *deregulation* totale che si è voluta attuare negli Stati Uniti, premesso che ogni compagnia deve comunque avere la licenza operativa e deve rispettare i requisiti di sicurezza. Ma dalla parte strettamente commerciale i governi rimangono fuori: ripeto, gli accordi bilaterali esistenti e stipulati dagli U.S.A. (in tutto il mondo ne esistono 1200) sono 72 e gli U.S.A. intendono rinnovarli, nel senso di eliminare dal loro contenuto tutta la parte commerciale.

E' interessante vedere come in questi ultimi anni molti Paesi europei, e anche non europei, hanno contestato o stanno denunciando quei patti bilaterali con gli Stati Uniti poiché contengono delle clausole troppo limitative a sfavore della controparte degli U.S.A. Faccio un esempio: la maggior parte

degli Stati europei, nei loro accordi bilaterali con gli U.S.A., concedono la designazione di più vettori, che nel passato erano di solito la *TWA* e la *Pan American*. Adesso, però, abbiamo anche la *Delta*, la *United* e l'*American Airlines*, che in base alla norma degli accordi bilaterali possono svolgere traffico verso il Paese europeo interessato, mentre in pratica soltanto un vettore proveniente da questo paese è in grado di effettuare collegamenti intercontinentali. La logica degli americani è la seguente: "Io ho bisogno di sfruttare questa mia enorme offerta di trasporto aereo; anche tu, Paese straniero, puoi venire, se vuoi, con due o tre vettori negli U.S.A.". Ma esistono pochi Stati, anche in Europa, che hanno la possibilità di impiantare più di una compagnia di bandiera capace operativamente e commercialmente di operare sul mercato americano; quindi, sono tutte proposte teoriche. In effetti, questo squilibrio è stato notato all'atto del rinnovo soprattutto dalla Francia e dalla Germania che, per motivi commerciali ed anche di tradizione, hanno voluto sempre, in qualche modo, avere la *leadership* culturale e commerciale in Europa e per prime hanno contestato al governo statunitense il contenuto di questi accordi. Anche la Gran Bretagna e l'Italia stanno pensando di fare qualcosa del genere.

Quale sarà quindi il contenuto, l'atteggiarsi di questi accordi bilaterali con gli U.S.A. per lo scambio dei diritti di traffico aereo non possiamo sapere. Da una parte, abbiamo la tendenza degli Stati Uniti a ridurlo a poche righe, dall'altra ci sono gli Stati come quelli europei che gradirebbero avere delle norme regolamentari per proteggere i propri interessi economici.

Ho rilevato nella scheda anche un altro dato

interessante che riguarda la possibilità di espansione dei vettori extraeuropei sul mercato europeo. E' stato calcolato che dal 1980 fino a pochi mesi fa, negli Stati Uniti, il traffico internazionale dei passeggeri si è raddoppiato e, tanto per confermare quanto dicevo prima circa la continua crescita del traffico merci, abbiamo avuto un aumento del 158% del trasportato merci delle compagnie americane negli ultimi dieci anni, e non se ne prevede una diminuzione. E' stato addirittura calcolato - e questo è un elemento che noi in Europa o altrove non avremmo mai potuto ricavare, data la fonte - quale sia il tasso di crescita previsto dalle compagnie americane, qualora il Dipartimento di Stato riuscisse a mutare tutti gli accordi bilaterali in una sola dichiarazione di principio e, quindi, liberalizzarli al massimo tutti. Ebbene, è stato previsto che per le rotte che interessano gli Stati Uniti, senza altra mutazione di carattere economico, per il solo fatto di potersi espandere nel mercato extra-U.S.A. il volume degli scambi aumenterebbe ben del 46%, per il solo fatto di aver liberalizzato le rotte tra U.S.A. e Paesi esteri. Quindi, ovviamente, il Dipartimento di Stato è determinato ad insistere per il rinnovo di questi accordi nel senso massimamente liberalizzatorio.

Un altro dato molto interessante riguardante tutta l'Europa, in termini di concorrenza fra vettori, è che il traffico aereo annuale tra la Francia e gli Stati Uniti, andata e ritorno, è svolto per il ben 70% da compagnie U.S.A.: ciò vuol dire che, su mille passeggeri che partono dalla Francia o dagli U.S.A. per andare in Francia, 700 volano con vettori americani. Come possiamo vedere, siamo in una situazione commercialmente alquanto squilibrata. Il dato relativo al gruppo Alitalia: solo ultimamente, perché

anche noi qualche anno fa avevamo lo stesso rapporto, cioè del 70%, siamo riusciti a riguadagnare un po' di traffico ed a portarlo per la prima volta nella storia a più del 50%. Ma non è una situazione molto allegra neanche questa.

Interessante è vedere le proiezioni dello sviluppo previsto del traffico aereo internazionale nel mercato U.S.A. E' importante comparare questi due dati, poiché si prevede che il traffico sulle rotte attuali nei prossimi cinque anni, negli Stati Uniti, crescerà tra il 20 ed il 26%. Ebbene, quello che è stato previsto come tasso di crescita del traffico aereo nel mercato europeo ed asiatico, mercato di espansione dei vettori statunitensi, è del 60%. Come si può vedere, questo 60% vuol dire che l'interesse degli operatori aerei statunitensi sarà sicuramente rivolto verso un mercato che prevede un tasso di crescita pure del 60% rispetto a quello globale interessante gli U.S.A. che è del 20-26%. Quindi ci si deve aspettare un massiccio ingresso anche nei cieli europei dei vettori asiatici e statunitensi.

Un ultimo dato molto interessante riguarda i costi operativi: è stato calcolato, sempre da questa Università americana, che per esercire una medesima tratta, i vettori asiatici hanno dei costi superiori del 30% rispetto ai vettori U.S.A. Addirittura, sulla New York-Parigi o sulla New York-Roma il vettore americano ha dei costi operativi inferiori del 50% rispetto ai vettori europei. Cioè, operare sulla stessa tratta al vettore statunitense costa la metà, per le sue economie interne, per l'assetto economico in cui opera, rispetto a quelli europei in genere.

Ora una breve conclusione, perché vorrei lasciare più spazio al dibattito.

I vettori europei si debbono sforzare, in primo

luogo, di recuperare la differenza di costi operativi rispetto ai vettori U.S.A. ed asiatici, ma questo non dipende solo da loro; dipende anche dal contesto commerciale e governativo come, ad esempio, dai costi del carburante, degli oneri sociali, dell'acquisto degli aeromobili facilitato, dall'accesso al mercato dei capitali in termini di interessi per i mutui e così via. Si deve eliminare la sperequazione di un costo operativo doppio rispetto a quello degli americani. E poi, sicuramente, questi tassi di incremento previsti dovrebbero essere, e ce lo auguriamo tutti, sfruttati maggiormente dal mercato che li ha originati: cioè questo 60% di espansione prevista del mercato europeo dovremmo cercare di occuparlo noi europei, membri della C.E.E. e italiani. Come fare? Tornando, per esempio, come si diceva per i porti, a criteri di privatizzazione, di economicità, di sicurezza e di condizioni e costi operativi più accessibili rispetto a quelli attuali.

## CONCORRENZA USA/CEE NEL TRASPORTO AEREO INTERNAZIONALE

### DATI DI MERCATO RELATIVI AL TRAFFICO AEREO COMMERCIALE TRA USA ED EUROPA/ASIA

(fonte: "Wall Street Journal Europe")

---

■	Accordi bilaterali esistenti: oltre 1.200		
■	“ “ stipulati dagli USA: oltre 72		
■	“ “ contestati e in fase di rinegoziazione con gli USA: Francia, Germania, Canada, Giappone, Argentina, Thailandia, (Gran Bretagna, Italia).		

---

■	Tasso di crescita del traffico internaz. negli USA dal 1980	Pax	+ 100%
		Merci	+ 158%
■	Previsione di incremento di traffico sulle rotte da/per gli USA in base a nuovi accordi bilaterali liberalizzati		+ 46%

---

■	Traffico USA/Francia svolto da compagnie USA	70%
■	Traffico USA/Italia svolto dal Gruppo AZ	52%
■	Tasso di crescita previsto del traffico aereo internazionale nel mercato USA	tra il 20 ed il 25%
■	Tasso di crescita previsto del traffico aereo internazionale nel mercato europeo ed asiatico dal 1993	+ 60%

---

■	Costi operat. vett. asiatici	+ 30% rispetto a vett. USA
■	“ “ europei	+ 50% “ “ “
■	Perdite consolidate dalle compagnie USA dal 1989 al 1993	USD 10 miliardi

## ENZIO VOLLI

(c.s.)

Ringrazio l'avvocato Girardi che, dopo aver affermato nella prima parte della sua relazione, con riguardo al trasporto multimodale, che sostanzialmente, salvo i trasporti in prosecuzione, oggi siamo condizionati dal mezzo stesso del contenitore, dall'unità che deve essere trasportata in più modi, nella seconda parte, ci ha ricordato che siamo alla vigilia di una nuova rivoluzione, come quella di Grozio è stata per la navigazione: la libertà dei mari; cioè ci troveremo di fronte, un domani, alla libertà universale dello spazio aereo, se entreranno in vigore quegli accordi bilaterali. Come nell'Europa del 1600, quando Grozio ha fatto la sua proclamazione, vivremo una "rivoluzione copernicana", ma, anche per quanto ci è stato detto da ultimo sulla qualità dei servizi, sui costi, sui problemi del traffico in generale, se tali problemi non saranno risolti, soprattutto con riguardo alla posizione italiana, si presenteranno le stesse questioni, gli stessi quesiti.

Dò, adesso, la parola al professor Silingardi che aprirà il dibattito.